

労働者を守るための国際的な連帯強化を

——航空連、第25回定例総会でITF加盟方針——

5月18、19の2日間にわたってITF（国際運輸労連）民間航空部会主催の「アライアンス会議」が東京で開催されました。ITFの国際会議が東京で開催されたのは初めてです。アライアンスが及ぼす様々な影響にどう対応するかは世界の航空労働者の共通課題になっており、ITFの招待を受けた航空連代表らも会議に参加しました。

航空連が加盟を目指すITFを理解し、航空連を各国の航空労働者に認識してもらうためにも、今回の参加は航空連の歴史にとって極めて重要なポイントとなりました。世界の航空労働者はアライアンスをどのようにとらえどどのような闘いを目指しているのか、2回にわたって報告します。

主催者を代表して挨拶したガブリエル・モチョ民間航空部会長は・・・

「航空産業は2000年から2009年の間に466億円の税収が下がり、ジェット燃料費がこの10年間で64%上昇した。金融危機であまり影響を受けなかった地域が、アジア、アフリカ、ラテンアメリカ、中東。逆に影響を受けたのが、北米とヨーロッパ。

3つのアライアンスで世界全体の旅客数の6割ぐらいを占有し、アライアンスの中の会社があたかも一つの会社のように行動している。シェアは『スターアライアンス』31%、『スカイチーム』25%、『ワンワールド』22%、アライアンスなし20%。従業員数はスター45万人、ワンワールド30万人、スカイ30万人。

ライオンエアー（アイルランドのLCC）は、ポーランドの大学を出たエストニア人を雇用しているが、契約は他国のものをつかうなど、労働組合に加入させない、争議が起きないよう対策がとられている。IATAはITFからの接触を拒否しているが、アプローチは続けていく。

合併や提携などが行われた場合、協約の中に労働者を守る言葉・条項を入れさせる必要がある。ICAOなどの国際機関へのロビーイングや提案を出すことは重要。例えばライセンスや訓練マニュアルの問題がある。今年は総会があるので出来るだけ早く行動を起こして欲しい。ILO（国際労働機関）条約は非常に強力で、各国の政府はILO条約を遵守しなければならない。我々はその力を使って、要求を勝ち取りたいと思っている」とアライアンス問題やITFの取り組みを報告しました。

■参加者の発言

IAM（国際機械工産業航空宇宙労働組合）／アメリカ

9.11テロの後、航空産業が非常に厳しい。破産、合併、失業、解雇が起きている。失業の90%は経営者の失策と言わざるを得ない。アライアンスのメリットは労働者のメリットではなかった。人々、コミュニティのメリットでもなかった。会社だけが潤うだけのものだった。

経営者は倒産、破産をツールとして使い、あるいはそれを脅しにして組合を妥協させた。組合員は犠牲を払い、給料や、給付をあきらめたが、航空会社は黒字になっていない。ノースウェストは黒字転換すると予測し、株主や労働者にも



ITF 東京アライアンス会議の全体会議の様子

言っていた。破産申告をする前に、破産に関わる企業再建法が出来て、従業員を解雇するのが難しくなり、経営側は従業員側からの譲歩を得ることが難しくなった。そこでデルタとノースウェストは同じ日に倒産し、破産手続きを行って、合併のツールとし、労働者側から妥協を勝ち取った。

アライアンスは便宜上のツールだ。デルタのリチャード・アンダーソン CEO は上院で、ノースウェストとの合併で労働者1人たりとも悪影響を被らないと証言した。合併が承認されたら、すぐに何千人も解雇された。CEOの連帯に対抗するには、我々は意思を持ってコミュニケーション、教育、連帯を強化しなければならない。

デルタは反組合を70年間やってきた。組合化を防ぐために未組織労働者の賃金を組合員並みにするなど反組合活動が非常に高度だった。この会議に参加している人たちはもっとお互いに排他的な姿勢をやめて、仲間意識をもっと強め、組合員の教育もしなければならない。不服従というのも生存のための闘い方の一つだ。

企業が合併を行う場合は、その地域社会に悪影響を及ぼす可能性があり、それを交渉の時のプレッシャーとして活用できるのではないかと。

チェコ代表（スカイチーム所属）

エアライン間の協力には3段階ある。最初がコードシェアリング。2番目の段階がアライアンス。ネットワークの統合、施設の共有などでコスト削減につながり、従業員に影響

<裏面につづく>

響を与え始める。3番目が合併あるいは買収。大変注意を要する。ヨーロッパの法律は、これに関して討議をする権利がある。

スカイチームは2009年4月、アムステルダムにコマネジメントチームが作られた。エグゼクティブディレクター、マーケティング・グラウンドオペレーション・フライトオペレーションなどのバイスプレジデントが集まる。ロゴやレターヘッドを共有する。事実上、1社として経営していく。

「欧州協議会」という会議体が存在する。会社からの一方的な情報だけではなく、フィードバックを労働者側から会社に伝える。また「ヨーロッパソーシャルダイアログ」という会議体も存在する。海運、航空、鉄道、路面、内陸、水運などの産業にまたがる。労使間の2者構成で、航空産業内での対話もあれば、産業を超えた対話もある。航空産業からは使用者側はヨーロッパのエアライン・リージョナル航空・チャーター航空・ハンドリング関係・エアナビゲーション関係の業界団体、労働者側はETF（欧州運輸労連、ITFの欧州地域事務所）、ECA（コックピット協会）、ETUC（航空管制の団体）で構成され、勧告や情報提供なども行われる

外国航空会社に働く日本人客室乗務員の未組織化が問題になっているが、スイスインターナショナルのキャビンクルー代表が日本に来て、労働協約交渉を行っている。彼らから活動を学ぶことができるはずだ。

インド代表

エアインディアエクスプレス（インドのLCC）のキャビンクルーは3年契約。そのキャビンクルーを派遣する会社を運営しているのがインドの大臣である。派遣会社をやめさせる取り組みにインドの全組合が結集し、一部政治家も動員で

きた。結果、その派遣会社を廃止される大きな成果を上げることが出来た。

ITF アラブ事務所所長、ヨルダン航空労組所属／アラブ代表

高齢化と退職によってITFメンバーが減少している。代わりに入ってくる若者は不安定雇用だ。ここをどうやって組織化していくかが非常に重要。今回のアライアンス会議では、（経営側の）「アライアンス」に対し、メッセージを発信していくべき。

数年前、ヨルダンの航空会社でキャビンクルーの組織化キャンペーンを行った。85%の従業員が組合に入った。初めて労働協約が出来てかなりの権利を獲得することが出来た。

シャロン・ジェームズ ITF 民間航空部会部次長／ワンワールド会議統括

JALの方から、大阪と福岡ベースを閉鎖され、約300名のキャビンクルーが影響を受けると聞いた。この方達と今後とも緊密にコンタクトを取りたい。

労働側がワンワールドのリーダーと会うべきだ。今後の状況について、情報を提供してもらおう話し合いをし、アライアンスの戦略の中で労働問題をきちんと特定させていかなければならない。

ITFの方針はシンプルで、LCCが全部いけないとは言っていない。悪影響をもたらすLCCがいけないと言っている。外国航空会社に勤めているキャビンクルーの未組織化が非常に高い。例えばカンタス航空で勤めている日本人キャビンクルーは、日本の労働組合で組織化されていない。社内でだれも彼女たちのために団体交渉をしていない。

【次号に続く】

2年間の論議を踏まえ 25回定期総会でITF加盟を承認へ

航空連は、9月12、13の両日に開催される第25回定期総会において、「ITF加盟」方針を承認する予定です。

ITF東京アライアンス会議ステートメントは「航空会社は、金融危機や会社更生法の手続きを口実に、新たな賃金・労働条件を労組や組合員に押し付けたり、また『不平等な』交渉の場で、それを無理強いすることによって、人件費を削減しようとしている。労働者は経営の失敗のつけを払わされている」と指摘し、会議ではステートメントを補強する発言が相次ぎました。しかし一方で、多くの労働者が組織化されず、組合員数の減少や組合活動家の高齢化、若者の不安定雇用への対応を問題提起しました。

いま世界の航空労働者・労働組合は同じような状況にさらされています。経営側が連帯を強め、ますますリストラの度合いを強めようと画策する中、私達航空労働者も、国境を越えた連帯が求められています。それぞれの国から、世界に向かって問題と要求を発信するときです。

ITF加盟後の運動方針（要旨）

- ・日本の航空産業の現状を世界へ知らせる。
- ・世界の航空労働者と連帯強化を図る。
- ・世界規模で労働条件調査を行う。
- ・各国の政治動向や、政策の策定過程を調査し日本の状況と比較する。
- ・上記の取り組みを反映させ、国内の取り組みを強化する。

加盟後の航空連の活動等

- ・国際活動委員会の拡充を図る。
- ・ITF本部（ロンドン）で決定された、世界規模の取り組みに参加していく。
- ・航空連の体制および主な活動計画の報告。